TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 sierpnia 1934 r. | NR. 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

KONOSAMENT w ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCJI ROZWOJOWYCH

Konosament (bill of lading, connaissement, polizza di carico, Konossament) jest dokumentem obrotu morskiego, który odpowiada dowodowi załadowania (Ladeschein)[1] w rozumieniu §§ 445, 446 Khn, (Kodeksu handlowego niemieckiego), przewidzianemu według Khn w przewozie lądowym obok listu przewozowego, stwierdzającego umowę o przewóz pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem. W przewozie morskim może załadowca obok umowy o przewóz domagać się wystawienia konosamentu na dowód załadowania ładunku na statek. Słusznie zatem w literaturze nazwano konosament „dokumentem ładunkowym obrotu frachtowego morskiego" („Ladeschein des Seefrachtverkehrs"[2]). Podczas gdy umowa o przewóz ładunku wyraża stosunek obowiązkowy pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem, konosament stwierdza odrębny stosunek prawny pomiędzy armatorem, będącym z reguły kontrahentem umowy przewozowej czyli przewoźnikiem,[3]) i odbiorcą (§ 651 ust. 1 Khn.). Konosament potwierdza przyjęcie ładunku na statek i zawiera jednostronne zobowiązanie wydania go uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. Zobowiązanie jest dlatego jednostronne, ponieważ jego wykonanie nie jest umową uzależnione od świadczenia drugiej strony czyli jakiegoś ekwiwalentu. O ile chodzi o uiszczenie frachtu i związanych z frachtem należności ubocznych (prowizji dla kapitana), postojowego, przypadających od ładunku należności celnych, wydatków na rzecz ładunku (§ 614 Khn), to obowiązek odbiorcy wykonania tego świadczenia nie wynika z samego konosamentu, lecz umowy o przewóz ładunku. Świadczenie odbiorcy w tym przypadku nie jest ekwiwalentem, lecz zwykłym warunkiem dla wypełnienia przez przewoźnika zobowiązania konosamentowego do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. „Nicht Gegenleistung, sondern regelmässige Voraussetzung für die Erfüllung der Konossamentsobligation") (por. Schaps Seerecht, t. I, str. 509).

Charakter konosamentu i jego skutki prawne zrozumie się najlepiej, jeżeli ustalimy najpierw jego główną cechę jako papieru wartościowego. Właściwość papieru wartościowego posiada konsament dlatego, że realizacja wyrażonego w tym dokumencie prawa podmiotowego jest ściśle związana z posiadaniem i władaniem dokumentu. Papiery wartościowe mogą reprezentować zarówno prawo własności rzeczy, której dotyczą, tak jak gdyby same były rzeczą, jak i zobowiązanie. O ile chodzi o konosament, to daje on prawo do posiadania przedmiotu, którego dotyczy i dysponowania nim. Oddanie konosamentu wywołuje te same skutki, co oddanie ładunku. Konosament zastępuje więc sam przedmiot, którego dotyczy i jest o tyle papierem wartościowym, reprezentującym pra-

[1]) Ze względu na to, że wystawianie dowodu ładunkowego w przewozie lądowym nie jest praktykowane, Kodeks handlowy z dn. 27. 6. 1934 r. milczy zupełnie o tym dokumencie.

[2]) Schwarz Otto Georg, Handelsrecht Wechsel — und Seerecht 1907 r. str. 142.

[3]) Nie zawsze armator i przewoźnik są jedną i tą samą sobą, np. przy t. zw. podfrachtowaniu ładunku są to osoby różne.

wo własności ładunku (§§ 647 Khn).[4]) Pozatem konosament zawiera jednostronne zobowiązanie armatora do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia, które to zobowiązanie ze względu na swą ścisłą zależność od pisemnej treści papieru ma wybitny charakter zobowiązania ex scriptura. To zobowiązanie skryptularne nie jest abstrakcyjne w swej istocie, czyli niezależne od materjalnego tytułu zobowiązania (causa debendi), jak np. zobowiązanie z weksla, gdyż tytułem zobowiązania jest wyrażone w nim potwierdzenie przyjęcia ładunku na statek.[5])

Uprawnionym z konosamentu jest jego legalny posiadacz, legitymujący się konosamentem jako odbiorca ładunku. Odbiorca może być wymieniony, wtedy konosament jest papierem imiennym. Jeżeli konosament zawiera klauzulę „na zlecenie" — wtedy konosament jest papierem na zlecenie (Orderpapier). Załadowca ma prawo żądać, aby konosament był wystawiony na zlecenie odbiorcy. Przez klauzulę „na zlecenie" bez zaznaczenia, na czyje zlecenie ładunek ma być wydany, należy rozumieć zlecenie załadowcy. (§ 644 ust. 1 Khn). [6])

Od konosamentu na zlecenie należy odróżnić dokument, zwany delivery order (Lieferschein). Wystawia go posiadacz konosamentu na częściowe wydanie wysłanego ładunku, nim nastąpi ostateczny odbiór na zasadzie konosamentu. Tego rodzaju dokumenty mają praktyczne znaczenie przedewszystkiem w przypadkach, gdy ładunek, na który wystawiony jest tylko jeden konosament, ma być partjami wydany w kilku portach. Prawna natura takich dokumentów jest wątpliwa. Należałoby przyjąć, że zawierają one zwykłą cesję prawa odbioru ładunku ze strony posiadacza konosamentu na rzecz odbierających partje ładunku. Jednakże odbiorcom tym nie służą prawa z konosamentu, gdyż konosament nie został im odstąpiony.

Konosament ma doniosłe znaczenie w obrocie handlowym morskim, ponieważ, rzecz prawnie biorąc, jest nietylko dokumentem, ale zarazem ładunkiem posiadanym (corpus possesionis) i może być przedmiotem różnych tranzakcyj handlowych, w szczególności zbycia i zastawu, gdy wysłany towar faktycznie jest jeszcze w drodze. Obieg konosamentu jest niezależny od kierunku przewozu towaru. Razem z konosamentem kursuje zwykle polisa ubezpieczeniowa, dotycząca towaru.[7])

Zaznaczono już powyżej, że umowa o przewóz ładunku wyraża stosunek umowny pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem, a konosament — pomiędzy armatorem[8]) i odbiorcą. Są to odrębne stosunki prawne. Konosament jest legitymacją do odbioru ładunku od armatora w porcie przeznaczenia. Armator w stosunku do odbiorcy, który się legitymuje konosamentem, nie może się powoływać na umowę o przewóz, chyba, że konosament zawiera klauzulę, powołującą się wyraźnie na postanowienia umowy o przewóz (§ 651 Khn).[9])

Z chwilą wręczenia załadowcy konosamentu przechodzą na niego przysługujące dotąd wysyłającemu z mocy umowy przewozowej prawo do posiadania ładunku i prawo do odszkodowania za ewentualną utratę lub uszkodzenie ładunku podczas przewozu. Prawa te przechodzą na dalszych legalnych posiadaczy konosamentu jako dokumentu, dającego tytuł do posiadania samego ładunku. Inne zaś prawa wysyłającego, wynikające z umowy o przewóz, pozostają przy nim. Do takich praw zaliczyć należy przedewszystkiem prawo odszkodowania za te wszystkie szkody i straty, które ewentualnie wysyłający poniesie wskutek nienależytego wykonania przez przewoźnika umowy o przewóz.

Według § 642 Khn kapitan statku obowiązany jest do wystawienia konosamentu po ukończeniu załadowania ładunku na statek. Praktyka wytworzyła zwyczaj, że w niektórych przypadkach zaszarterowania statku wystawia się szarterpartję i konosament. Przy przewozie drobnicy interesowani zadawalają się wystawieniem konosamentu, umowa o przewóz zawierana jest wtedy milcząco obok konosamentu.[10]) Załadowca otrzymuje konosament za zwrotem tymczasowego zaświadczenia o naładowaniu ładunku na statek (mates receipt, reçu de bord, vorläufiger Empfangsschein), [11]) jeżeli uprzednio takie zaświadczenie wystawiono. Konosament wystawić może nietylko kapitan, ale także upo-

[4]) Teorja nazywa taki papier „Traditionspapier" albo „Dispositionspapier". Ponieważ prawo w takim papierze zawarte nie może być wykonywane bez okazania papieru, papier taki posiada także cechy t. zw. „Präsentationspapier".

[5]) Dlatego J. v. Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, str. 585, nazywa konosament „kausales Wertpapier".

[6]) Według Khn istnieje możliwość wystawienia konosamentu także na okaziciela lub in blanco. Z reguły wystawia się konosament na zlecenie.

[7]) Nie we wszystkich krajach konosament posiada tak wybitny charakter papieru wartościowego, reprezentującego prawo rzeczowe, i niezależnego od umowy przewozowej, jak według Khn. Według art. 222 Code de commerce jest on „une reconaissance des marchandises dout se charge le capitaine". Bliższych cech Code de commerce nie ustala. Teorja prawa morskiego we Francji uważa konosament w pierwszej linji jako dowód tranzakcji przewozowej. Por. Ripert, Droit Maritime, t. II, str. 367 „L'écrit qui sert preuve du contrat, c'est la chartpartie, s'il eu a eté dressé une, et souvent le connaissement.

[8]) Działającym przez kapitana lub innego zastępcę (maklera, ajenta). Khn mówi o stosunku przewoźnika do odbiorcy, właściwie chodzi o stosunek armatora, przyjmującego ładunek na swój statek, do odbiorcy.

[9]) Np. klauzula w konosamencie conditions as per charterpart oznacza, że warunki szarterpartji obowiązują odbiorcę.

[10]) Przy małych przesyłkach z reguły nie wystawia się konosamentu, lecz zwykłe pokwitowanie (t. zw. parcel receipt).

[11]) Wystawiany zwykle przez oficera statku upoważnionego do przyjęcia ładunku.

ważniona do tego przez armatora inna osoba (makler, ajent), przyczem załadowca może żądać wystawienia konosamentu w tylu egzemplarzach, ile sobie życzy.[12]) Wszystkie egzemplarze winny posiadać równą treść i datę oraz adnotację, ile egzemplarzy wystawiono. Jeżeli kapitan zażąda, załadowca winien mu wręczyć zwykłą kopję konosamentu, uwierzytelnioną swoim podpisem. Kopja taka (masters copy) ma charakter dokumentu dowodowego, a nie papieru wartościowego, jak oryginalne egzemplarze konosamentu, które mogą być przedmiotem obrotu czyli są „negotiables". Może ona służyć jako dokument dla ułatwienia kapitanowi niektórych manipulacyj przy odprawie statku i ładunku wobec władz celnych i innych. Wystawienie konosamentu może nastąpić nietylko po załadowaniu (bill of lading „Shipped", Abladekonossament), ale także za zgodą załadowcy jeszcze przed załadowaniem ładunku na statek, ale już po przyjęciu ładunku np. do magazynu portowego albo lichtug (bill of lading, „Received for shipment", Übernahmekonossament) — § 642 ust. 1 i 5 Khn.

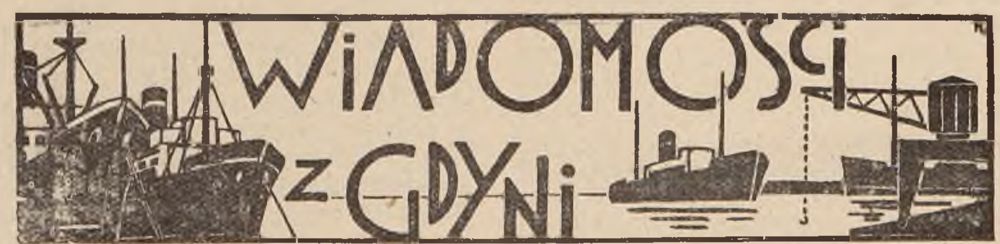
Kwestje, jakie prawo decyduje o formie, ważności postanowień i wykonaniu konosamentu w przypadku, gdy porty załadowania i przeznaczenia leżą w granicach różnych państw, omawiano już w § 7 niniejszej pracy. Zasadniczo powinno decydować prawo miejsca wystawienia konosamentu, jednakże treść konosamentu, chociażby była ważna z punktu widzenia prawa miejsca wystawienia, nie może się sprzeciwiać przepisom bezwzględnie obowiązującym w miejscu przeznaczenia lub też uznawanym tam dobrym obyczajom. Zwłaszcza co do zgodności klauzul konosamentu z dobremi obyczajami mogą istnieć rozbieżne zapatrywania w portach załadowania i przeznaczenia. Jak w umowie przewozowej tak i w konosamencie strony mogą wyraźnie lub milcząco poddać swój stosunek wzajemny działaniu pewnego określonego prawa. Wtedy o formie, ważności treści i sposobie wykonania konosamentu decyduje wyłącznie prawo umówione.[13])

---

[12]) Art. 309 Code de commerce wymaga 4 egzemplarzy; w Anglji i w Ameryce Półn. wystawia się zwyczajowo 1 egzemplarz dla kapitana, 1 egzemplarz dla załadowcy i 1 lub kilka egzemplarzy dla odbiorcy.

[13]) Odnośna klauzula w konosamencie drobnicowym przedsiębiorstwa żeglugowego „American Scantic Line" utrzymującego komunikację towarową pomiędzy Polską i Ameryką brzmi: „This shipment is subject to all the therms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the act of Congress of the United States approved on the 13 day of February 1893 and entitled „An Act relating to the Navigation of Vessels etc".

Dr. Władysław Sowiński.



UMOWY BRANŻOWE POLSKO-GDAŃSKIE.

W wyniku podpisania w dniu 6 sierpnia przez Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska umów o regulacji rynku gdańskiego i o wymianie środków żywnościowych pomiędzy Polską a Gdańskiem, zaistniała konieczność zawarcia umów prywatno - prawnych pomiędzy organizacjami branżowemi polskiemi a takiemiż organizacjami gdańskiemi. Umowy takie zostały już zawarte w odniesieniu do produktów nabiałowych i mięsnych; obecnie są na ukończeniu pertraktacje o umowy, dotyczące jaj i owiec, ziemniaków oraz o wymianę ryb i przetworów rybnych. Warunki tych umów są już prawie ostatecznie uzgodnione pomiędzy obu stronami i spodziewać się należy, że już w najbliższych dniach nastąpi ich podpisanie. Umowa o wymianie ryb i przetworów rybnych ma dla przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu polskiem wielkie znaczenie.

W pertraktacjach przy opracowywaniu tych Izba nasza bierze przez swych przedstawicieli czynny udział.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ W SPRAWIE PROGRAMU MIĘDZYNAR. WYKŁADÓW W GDYNI.

Od roku 1932 istnieje przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Komisja porozumiewawcza, złożona z przedstawicieli Izby i przedstawicieli Kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni (Rady Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych). Komisja ta ma na celu opinjowanie programu działu gospodarczego w Kolegjum.

Przed niedawnym czasem odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie Komisji, w którem z ramienia Kolegjum brali udział b. minister Prof. Hipolit Gliwic, rektor Kolegjum Prof. Dr. Tadeusz Hilarowicz, Prof. Dr. L. W. Biegeleisen, z ra-

mienia Izby wicedyrektor J. Kawczyński i red. Godlewski, a nadto szereg zaproszonych znawców; na posiedzeniu tem omawiano sprawę utworzenia w Gdyni stałego Studjum ekonomiki morskiej jako studjum rocznego, poruszono również sprawę szerszego uwzględnienia w programie wykładów Kolegjum spraw komunikacyjnych.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu lipca 81.122,5 ton towarów, czyli o 3299,3 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z ilości tej przypadło na wywóz 60,565,5 ton (o 5.037,5 ton mniej niż w czerwcu), na przywóz 16,281 ton (o 4.846 ton więcej niż w czerwcu) i na przewóz między obcemi portami 4.276 ton (o 3490 2 ton więcej niż w czerwcu). Pozatem statki Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Ameryką i w kierunku odwrotnym 1422 pasażerów i 360 worków poczty.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na statki Żeglugi Polskiej przypadło 38802 tony, w tem w przewozach linij regularnych — 12440 ton, o 1139 ton mniej niż w miesiącu poprzednim, oraz 26362 ton na przewozy trampami, czyli o 10542 ton więcej niż w czerwcu. Z powyższej ilości przewozów przypadło na wywóz 21.021 ton, na przywóz 13.505 ton i na przewóz między obcemi portami 4276 ton. Przewozy na poszczególnych linjach żeglugi regularnej kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono łącznie towarów 4876 ton (o 1024 tony więcej niż w czerwcu) z tego na wywóz przypadło 1475 ton, na przywóz 3202 ton i na przewóz między obcemi portami 199 ton; na linji antwerpijskiej przewieziono 1907 ton towarów (o 341 ton mniej niż w czerwcu), z czego na wywóz przypadło 2308 ton, na przywóz 1175 ton i na przewóz między obcemi portami 424 ton; w przeciwieństwie do poprzednich dwóch linij. przewozy na linji Fińskiej wykazały wzrost o 965 ton, osiągając ogólnej ilości przewozów 3015 ton z czego na wywóz 1185 ton, na przywóz 941 ton i na przewóz między obcemi portami 889 ton. Zaznaczyć przytem wypada, że w przewozach tej linji ostatnia pozycja wykazała najpoważniejszy wzrost — o 741 ton —, gdy przy wywozie zaznaczył się spadek w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 408 ton a przy przywozie wzrost o 642 tony.

Na linji Gdynia — Hamburg przewozy spadły zgórą 50%, osiągając ilość 642 ton (w czerwcu 1381 ton) z tego na wywóz przypadło 555 ton, zaś na przywóz tylko 87 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej rozwinęły pracę znacznie intensywniejszą, niż w miesiącu czerwcu, wykazując wzrost przewozów, jak wskazano wyżej o 10,542 ton, przyczem co jest zjawiskiem dodatniem; w wywozie poza węglem mamy do zanotowania transport z Gdyni cukru 2826 ton i koksu 1237 ton, zaś w przywozie wzrost o 5400 ton tomasyny; wreszcie zjawiskiem dodatniem w pracy trampów tego towarzystwa jest przewóz między obcemi portami 2764 ton tomasyny.

Statki Polsko — Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Londynem i Hullem ogółem 6690 ton różnych towarów, co w porównaniu do czerwca stanowi spadek przewozów o 1134 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 4923 t., z czego z Gdyni 2390 ton i z Gdańska 2533 tony, w porównaniu do czerwca wywóz z Gdyni obniżył się o 1133 ton, z Gdańska zaś wzrósł o 945 ton; ogólnie wywóz obniżył się o 208 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni, nastąpił dalszy spadek wywozu bekonów o 143 tony, wzrósł natomiast wywóz szynek w puszkach, osiągając wysokość 121 ton, dalszy spadek wykazał wywóz jaj z 968 ton do 273 ton, również mniej wywieziono masła — w czerwcu 499 ton — w lipcu 275 ton. Z Gdańska wywieziono do Hull i Londynu pokaźną ilość materjałów drzewnych, a mianowicie 2259 ton, co stanowi prawie 85% całego wywozu z Gdańska.

Ilość towarów przywiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska wyniosła 1767 ton (mniej niż w czerwcu o 926 ton) w tem przywieziono z Londynu i Hull do Gdyni 820 ton (484 ton z Hull i 387 ton z Londynu) do Gdańska zaś 897 ton — z Londynu 165 ton, z Hull — 732 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły w ciągu miesiąca lipca 1 podróż do Ameryki i 2 podróże z Ameryki, przyczem w kierunku zachodnim przewieziono 890 ton towarów 413 pasażerów i 173 worków poczty, zaś w kierunku wschodnim przewieziono 1009 pasażerów, 602 ton towarów i 287 worków poczty.

Wyniki te stanowią poważny wzrost w porównaniu do przewozów w mies. czerwcu. Gdy mianowicie w czerwcu przewieziono w obu kierunkach pasażerów 580, to w lipcu ilość pasażerów wzrosła do 1422, czyli prawie trzykrotnie. Ilość przewiezionych towarów wzrosła również w porównaniu do czerwca o 898 ton, ilość przewiezionej poczty utrzymała się prawie na tym samym poziomie, co w czerwcu gdy przewieziono 420 worków w obu kierunkach.

4 statki towarzystwa „Polskarob“ odbyły w miesiącu lipcu ogółem 12 podróży, czyli o jedną podróż mniej niż w czerwcu. W zależności od tego ilość wywiezionego przez te

statki węgla spadła z 36.833 ton w czerwcu do 33731,5 ton w lipcu. Z tej ilości wywieziono do Szwecji 19205 ton (w czerwcu 27.758,3 ton do Norwegji 5882 ton (w czerwcu 3100 ton) i do Belgji 8644 ton (w czerwcu 5978,5 ton.) W miesiącu sprawozdawczym statki „Polskarob“ zawinęły do portów następujących: Stockholm, Västeras, Limhamn, Gefle, Slite, Malmö, Göteborg, Bergen, Antwerpji — (2 razy) Slemmestad i Brugge.

TRUDNOŚCI Z WYŁADUNKIEM TRANSPORTU SOLI POTASOWEJ.

Przed kilkunastu dniami zawinął do Gdyni statek sowiecki „Berezyna“, przywożąc do portu gdyńskiego 4.100 ton soli potasowej przeznaczonej do dalszego transportu do Czechosłowacji. Ładunek ten był ładunkiem całookrętowym luzem. Gdy po przybyciu do portu przystąpiono do wyładunku statku, okazało się że sól potasowa pod wpływem wilgoci stanowiła zwartą twardą masę, dla wydobycia której ze statku koniecznem było zastosować sposoby praktykowane w górnictwie, kilofy, piły i t. p.

Sól wydobywano z wnętrza statku nieraz w wielkich blokach. Przy załadunku do wagonów krytych powstawały również trudności.

W rezultacie wyładunek statku zamiast przewidzianych 4 dni — trwał 14 dni, co oczywiście pociągnęło za sobą poważne koszty. Powstaje obecnie ciekawa kwestja, kto będzie musiał pokryć te straty. Wydaje się oczywistem że towarzystwa transportowe w Gdyni, które przeładunek przyjęły jako za towar luzem, za dokonaną w czasie transportu względnie przy załadunku, przemianę jego w zwartą twardą masę, mają wszelkie podstawy dochodzenia swych pretensji na odbiorcy towaru w Czechosłowacji.

Powstaje również pytanie w jakim stopniu ten ostatni będzie mógł dochodzić swych strat na załadowcy w porcie Leningradzkim. Zależy to oczywiście od ustalenia stanu ładunku w chwili załadowania, a mianowicie w jakim stopniu zawartości wilgoci sól potasowa dostała się już do wnętrza statku. Okoliczność ta oczywiście mogła mieć wpływ decydujący na stwardnienie podczas transportu morskiego.

Jak słychać identyczne trudności już powstawały przez wyładunek soli potasowej w Antwerpji, gdzie trwał on przy jednakowej mniej więcej wadze transportu aż do 16 dni.

TRANSPORTY SOWIECKIE PRZEZ GDYNIĘ.

Do Warszawy przybył z Moskwy p. Ochtin, prezes „Wniesztorg - trans“ centralnej organizacji sowieckiej, która kieruje zagranicznemi transportami importowemi i eksportowemi Sowietów.

Celem przyjazdu prezesa „Wniesztorgtrans“ do Polski jest jak słychać podjęcie rozmów z czynnikami gospodarczemi i rządowemi w Polsce w kwestji kierowania importu sowieckiego przez port w Gdyni.

Sowiecka delegacja gospodarcza, która przed rokiem bawiła w Polsce, zwiedziła dokładnie port gdyński i zapoznała się z jego nowoczesnemi urządzeniami i możliwościami przeładunkowemi.

Otwarcie w porcie gdyńskim strefy wolnocłowej stwarza pod tym względem nowe możliwości dla tranzytu sowieckiego. Zaznaczyć przy tej sposobności należy, że dotychczas transporty sowieckie kierowane były przez Gdynię w rozmiarach skromnych, najżywszy ruch utrzymywany był drogą morską Gdynia — Leningrad. Transporty te jednak nie zaważyły w znaczniejszym stopniu na obrotach portu gdyńskiego. Również i tranzyt sowiecki kolejami polskiemi nietylko że nie wykazał wzrostu, lecz nawet uległ poważnemu zmniejszeniu. Zjawisko to daje się wytłumaczyć faktem obniżenia obrotów towarowych pomiędzy Związkiem Sowietów a zagranicą, jak również i tem, że Sowiety w swej polityce eksportowej dążą do najintensywniejszego wykorzystywania bezpośredniej drogi wodnej.

W związku z temi tendencjami poczyniono w ostatnich czasach znaczne inwestycje i rozszerzono port w Leningradzie.

W dniach najbliższych oczekiwany jest przyjazd p. Ochtina do Gdyni.

STATEK FRANCUSKI „COLOMBIE“ W PORCIE GDYŃSKIM.

W ciągu bieżącego miesiąca dwukrotnie zawijał do portu gdyńskiego 15.000 tonowy luksusowy statek francuskiego towarzystwa okrętowego Compagnie Générale Transatlantique, „Colombie“, podczas swych wycieczkowych rejsów na Bałtyku. „Colombie“ zawijała do Gdyni w drodze powrotnej z Helsinek, przyczem przed przybyciem do Gdyni stawała na redzie przed Sopotami, skąd pasażerowie udawali się na zwiedzenie tej miejscowości i Gdańska. W międzyczasie „Colombie“ płynęła do portu gdyńskiego, zaś jej pasażerowie autocarami z Gdańska wracali na statek, mając przy tej sposobności możność zwiedzać miasto i port w Gdyni.

Poczynione w ten sposób próby dania możności turystom zwiedzenia zajmujących zabytków starożytnego miasta Gdańska i nowoczesnego portu w Gdyni powinne znaleźć szersze zastosowanie w przyszłym sezonie letnim.

Sezon tegoroczny, wyjątkowo obfity w zagraniczne wycieczki morskie na Bałtyku, z których żadna, poza „Columbie“ nie zawinęła do Gdyni uważać niestety należy za stracony.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO ZA CZAS OD 1 SIERPNIA 1933 DO 31 LIPCA 1934 R.

Na sierpień każdego roku przypada początek kampanji bawełnianej, t. zw. że poczynając od tego czasu nadchodzić zaczynają transporty bawełny nowego urodzaju. Ciekawem więc jest już teraz ustalić ilości bawełny, jakie w ciągu tego ubiegłego rocznego okresu przywiezione zostały do Gdyni, tak dla użytku przędzalni polskich jak też i w tranzycie do krajów ościennych.

Podział tych przewozów nie jest jeszcze ostatecznie ustalony, natomiast ilość ogólnego przywozu do Gdyni zostały już dokładnie obliczone, wyniósł on we wskazanym wyżej okresie 85.980.839 kg. w 369.168 belach.

Największa ilość bawełny przypadła na Stany Zjednoczone A. P. mianowicie 68.036.855 kg. następne miejsce zajmuje bawełna egipska — 7993.166 kg, dalej bawełna indyjska 6451.535 kg, mniejszą ilość stanowi próbny transport bawełny turkiestańskiej, mianowicie 2082.665 kg., dalej idzie bawełna z Peru 1.035.680 kg. z Brazylji 223.601 kg., z Persji 70.630 kg., z Kongo 70.402 kg., i wreszcie z Chin 15.297 kg.

CURRENT RATE NA RUDĘ, FOSFORYTY I PIRYTY.

Current rate na rudę, fosforyty i piryty zostały na konferencji między zainteresowanemi związkami ostatecznie ustalone jak następuje:
drobnoziarniste wincą luzem 1,45 zł za 1 t,
gruboziarniste wincą luzem 1,55 zł za 1 t,
drobnoziarniste dźwigiem luzem 1,75 zł za 1 t,
gruboziarniste dźwigiem luzem 1,85 zł za 1 t.

Stawki te weszły w życie z dniem 1 sierpnia 1934 r.

ZAKOŃCZENIE BUDOWY POMOSTU PASAŻERSKIEGO W ORŁOWIE.

Dnia 19 sierpnia br. otwarty został dla ruchu pieszego nowo wybudowany pomost pasażerski w Orłowie. Pomost ten posiada 420 m długości, 6 m szerokości, kilka wnęk o szerokości 12 m i w końcu na przestrzeni 20 m — szerokość 18 m, przy której głębokość wody dochodzi do 4½ m, co pozwoli na zawijanie większych statków pasażerskich w żegludze przybrzeżnej jak „Gdynia“ i „Gdańsk“.

Oficjalne otwarcie pomostu dla ruchu statków odbędzie się dopiero w roku przyszłym, w następnym sezonie letnim.

TWORZENIE SYNDYKATU AKCJONARJUSZÓW ŻYRARDOWA.

Wobec nowych okoliczności, w jakich znalazła się ostatnio sprawa Żyrardowa, zwrócono się ze strony grona akcjonarjuszów Spółki Akcyjnej „Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich“ do Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie z prośbą o podjęcie się zorganizowania Syndykatu akcjonarjuszów.

Ze względu na doniosłość sprawy i jej społeczny charakter, Prezydjum Izby postanowiło inicjatywę tę zrealizować.

W związku z tem Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie wzywa posiadaczów akcyj Towarzystwa Zakładów Żyrardowskich do zgłoszenia swego akcesu do tworzącego się Syndykatu bądź piśmiennie bądź osobiście w Dyrekcji Izby (ul. Czackiego 12), w godzinach od 13 do 15.

Wiadomości z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólna ilość towarów, przeładowanych w porcie gdańskim w ciągu lipca wyraziła się liczbą 509.001,1 ton, co w porównaniu do poprzedniego miesiąca stanowi wzrost o blisko 9.000 ton, różnica ta w porównaniu do przeładunków tegoż miesiąca roku zeszłego przedstawia się jednak znacznie korzystniej, a mianowicie o 99.262,7 ton. Z powyższej ilości przeładunku na wwóz przypada 61.549,7 ton, o 22.762,6 ton więcej niż w tym samym miesiącu roku 1933 oraz o 24.507 ton więcej niż w czerwcu br., i na wywóz 447.451,6 ton, o 70.500 ton więcej niż w lipcu 1933 r., natomiast o 16.002 tony mniej niż w miesiącu poprzednim. Wzrost przywozu jest wynikiem, tak jak w miesiącu poprzednim, prawie wyłącznie wzrostu przeładunku fosforytów i rud, których dowieziono znaczniejsze ilości, tak fosforytów przywieziono w lipcu br. 12.395,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku ubiegłego dowozu tego produktu wogóle nie było; rud przywieziono 27.744,2 ton, gdy w roku zeszłym w lipcu przywieziono zaledwie 12.242,1 ton. Pozatem przywieziono większe niż w roku zeszłym ilości nasion — 1.461,8 ton (1.171.3). śledzi solonych — 2.241,6 ton (1.170,8 t.), żelaza surowego 189,8 ton (77,8), stali i żelaza nowego 1.190.5 ton (462,9). Mniejszy był natomiast dowóz kawy 222,8 ton (268,4), kakao — 56,3 ton (220,4 t.), tłuszczów zwierzęcych i olejów 519,2 ton (596,8 t.), melasy — 0 (3.350,3 t.), wełny surowej 13 ton (46,8 t.) Ważniejsze zmiany w wywozie przedstawiają się w sposób następujący: pszenicy wywieziono 23.391,7 ton (5.521,4 t.), jęczmienia 9.741,6 ton (735,9 t.), roślin strączkowych 1.775,6 ton (1.393,5 t.), spadł natomiast wywóz żyta — 10.901 ton (13.923,1 t.) Mąki wywieziono — 6.393,8 ton (332 t.) Dalej zwiększył się wywóz węgla 259.216,2 ton (245.417,9 t.), smarów —

7.577,2 ton (87,6 t.), smarów maszynowych — 1.581,1 ton (0 t.), drzewa tartego — 78.540,2 ton (66.653,3 t.), cukru 703,6 ton (506,3 t.). Zmniejszenie wykazały: bekony — 83,5 ton (151,5 t.), parafina 745,8 ton (1.450,1 t.), makuchy — 285,0 ton (1.896.1 t.) i cynk — 322,1 ton (585,9 t.)

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze siedem miesięcy roku bieżącego w porównaniu z rokiem zeszłym przedstawiają się w sposób następujący:

W w ó z:

Styczeń — lipiec 1934 r. — 296.867,5 ton
Styczeń — lipiec 1933 r. — 228.738,9 ton
wzrost 68.128,6 ton

W y w ó z :

Styczeń — lipiec 1934 r. — 3.318.284, ton
Styczeń — lipiec 1933 r. — 2.437.876,4 ton
wzrost 880.407,6 ton

Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc 948.536,2 ton. Za ten sam okres czasu — t. zn. siedem miesięcy roku bieżącego przeładunek towarów w porcie gdyńskim wzrósł w porównaniu do roku ubiegłego zaledwie o 710 tys. ton. przyczem miesiąc lipiec br. w stosunku do lipca roku ubiegłego wykazał spadek obrotów o więcej niż 18 tys. ton.

TRUDNOŚCI Z MAGAZYNOWANIEM ZBOŻA W PORCIE GDAŃSKIM.

W czasach ostatnich nadchodzić zaczęły do Gdańska tak drogą lądową, jak i drogą wodną znaczne transporty zboża, dla przejściowego przechowania w spichrzach portowych, a następnie dla wywozu drogą morską. Ponieważ w spichrzach znajdowały się znaczne zapasy zboża z urodzaju roku zeszłego zaistniała obawa, że nowe transporty napotkają na wielkie trudności przy wyładunku i dalszem przechowaniu w porcie. W związku z tą sytuacją zanotowano nawet pewien spadek cen na zboże, uważany zresztą jako zjawisko czysto przejściowe przy ogólnie istniejącej tendencji mocnej.

Położenie, jakie się w porcie gdańskim wytworzyło spowodowało ukazanie się następującego komunikatu Izby Handlowej w Gdańsku:

„W ostatnich tygodniach rozpoczął się nadzwyczaj silny dowóz polskiego zboża eksportowego do Gdańska. Wobec tego, że w porcie gdańskim jest jeszcze znaczna ilość zboża ze zbiorów zeszłorocznych, polskie koła eksportowe wyraziły opinję, iż port gdański nie zdoła przeładować nadchodzących w dalszym ciągu transportów zboża polskiego. W związku z tem senat wydał zarządzenie, aby śpichlerze, przeznaczone do składowania pszenicy pochodzenia gdańskiego oddać do dyspozycji eksporterom zboża polskiego. W ten sposób rozszerzono możliwość składowania zboża o 25.000 ton.

Według zdania gdańskiej Izby Handlowej, wystarcza to do zadośćuczynienia najpilniejszym potrzebom polskiego eksportu zboża".

Jednocześnie Rada Portu w Gdańsku podała do wiadomości publicznej, że szereg magazynów portowych, do niej należących, przeznaczonych dla innych towarów, obrócony zostanie na przechowanie zboża, dowożonego do Gdańska z Polski. Ogólna powierzchnia tych magazynów, jak wynika z komunikatu, wynosić ma 18.600 metrów kwadratowych.

Oba te zarządzenia, jak spodziewają się sfery gdańskie, mają zażegnać trudności, powstające w związku ze wzmożonym dowozem zboża z Polski, do czasu, gdy rozpocznie się wywóz zboża Polskiego na rynki zamorskie.



ZMNIEJSZENIE TONAŻU UNIERUCHOMIONEGO W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH.

W portach W. Brytanji i Irlandji tonaż unieruchomiony zmniejszył się do liczby 421 statków o tonażu 1,042,000 t. netto wobec 453 statków z 1,079,000 t. n. unieruchomionych w dniu 1 kwietnia b. r. co stanowi 3,4 proc. zmniejszenia w ciągu kwartału oraz 46,8% w ciągu całego roku. Tempo zmniejszenia się unieruchomionego tonażu jak widać ogromnie osłabło, z czem stoi w związku zapowiedź subwencji rządowej dla trampingu. Zanotować należy że zapowiedź ta wywołać już zdołała ostry protest ze strony armatorów obwodu Liverpool, którzy uważają wyeliminowania od poparcia żeglugi regularnej — za objaw wysoce niezdrowy.

W Niemczech tonaż unieruchomiony na 1 lipca br. liczył już tylko 62 statki z 266.000 t. brutto, wobec 182 statków z 703 031 br. w dniu 1 lipca 1933 r. Można więc uważać że zmniejszenie się stopnia unieruchomienia odbywa się nadal dość szybko.

We Francji tonaż unieruchomiony liczył bez obcych statków, na 15 lipca br. 363 statki z 717 500 t. brutto wobec 867 500 t. brutto tonażu unieruchomionego w dniu 1 marca

r. b. We Francji więc zmniejszanie się unieruchomienia postępowało w ostatnim kwartale nieco szybciej aniżeli w Anglji, jest jeszcze jednak dużo do odrobienia, gdyż tonaż unieruchomiony jest bardzo znaczny w stosunku do wielkości całej floty.

W Italji stosunki przypominają sytuację marynarki niemieckiej: na 1-go kwietna już tonaż unieruchomiony wynosił zaledwie 228 tys. t. br. co stanowi 7% całkowitego tonażu włoskiego.

Nowszych danych urzędowych jeszcze brak. Trzeba jednak mieć na uwadze że już 1 kwietnia 1933 r. tonaż unieruchomiony w Italji wynosił tylko 435 000 t. br., czyli 13% floty.

Naogół, jeśli uwzględnić wpływ sezonu „uruchamiającego", którym jest drugi kwartał, stwierdzić można że jak w Anglji tak też i we Francji nie było dotąd podstaw do optymizmu wobec wymowy liczb statystycznych, notujących stopień unieruchomienia tonażu. Tendencja popierania w obu krajach rozbiórki okrętów, modernizacji okrętów i subwencji za ruch okrętowy, która to tendencja urzędowo została zamanifestowana, a we Francji nawet legalizowana w początkach lipca r. b., jest najzupełniej temi liczbami uzasadniona.

W przeciągu miesiąca lipca 1934 r. przyszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 819 statków o łącznej pojemności 685,120 t. r. n., z czego przyszło 410 statków o łącznej pojemności 339,549 t. r. n., a wyszło 409 statków o pojemności 345,571 t. r. n.

Ruch statków według kolejności państw przedstawiał się następująco:

		ton rej. netto	ilość statków
1.	Szwecja	139.831	219
2.	Polska	97.664	103
3.	Niemcy	87.410	167
4.	Danja	71.250	119
5.	Norwegja	63.837	66
6.	Anglja	56.398	35
7.	St. Zjednoczone Am. Pn.	47.196	15
8.	Włochy	34.261	11
9.	Finlandja	32.273	23
10.	Holandja	15.730	22
12.	Łotwa	11.272	8
12.	Grecja	7.624	3
13.	W. M. Gdańsk	6.622	9
14.	Francja	4.950	4
15.	Jugosławja	3.714	1
16.	Estonja	2.345	9
17.	Z. S. R. R.	1.859	1
18.	Czechosłowacja	884	4

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie polska, trzecie niemiecka, czwarte duńska, a piąte norweska.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera polska zajęła ponownie drugie miejsce, natomiast bandera angielska spadła na szóste miejsce.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł w lipcu 828,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosił 40, a średni postój statku wyniósł 56,1 godz.

SUBWENCJE W MARYNARCE STANÓW ZJEDNOCZONYCH PRAWDOPODOBNIE ULEGNĄ ZMNIEJSZENIU.

Prezydent Stanów Zjednoczonych polecił generalnemu dyrektorowi poczt przeprowadzić ankietę w sprawie subwencyj pocztowych, przyznanych linjom morskim i lotniczym, łączącym Stany z zagranicą. Ankieta ma być zakończona w 6 miesiącach.

Z innej strony rząd Stanów zapowiedział zmniejszenie subsydjów dla marynarki, w wykonaniu ogólnego planu oszczędności.

Te zarządzenia i zapowiedzi wywołały już duży niepokój w kołach przedsiębiorstw żeglugowych. P. Baker, przewodniczący amerykańskiej assocjacji właścicieli statków morskich oświadczył, iż wszelka redukcja subwencyj doprowadzi linje komunikacji zagranicznej do ruiny.

POMOC RZĄDOWA DLA MARYNARKI BELGIJSKIEJ.

Wyższa rada marynarki belgijskiej zbadała świeżo sprawę poparcia potrzebnego dla marynarki handlowej. Większość członków rady, jak podaje Lloyd Anversois, uważała, iż forma subwencyj byłaby właściwsza od formy pożyczek. Rada przedłoży swe ostateczne wnioski właściwemu ministrowi.

KORZYSTANIE PRZEZ ZWIĄZEK SOWIECKI Z PORTU W KŁAJPEDZIE.

Zgodnie z informacjami rozpowszechnianemi w prasie zagranicznej Rząd Sowiecki zamierza w większym, niż dotąd stopniu korzystać z portu w Kłajpedzie dla tranzytu swych towarów, tak wwozowych, jak i wywozowych. W związku z tem istnieje zamiar oddania do dyspozycji biura Wniesztorgu w Kłajpedzie jednego magazynu tranzytowego. Pozatem mają ulec ożywieniu zakupy sowieckie na Litwie; dotyczyć one mają koni roboczych, cieląt, świń i produktów mięsnych.

ZAGRANICZNE LINJE NIEMIECKIE.

Armatorzy niemieccy w czasach ostatnich przejawiać zaczynają ożywioną inicjatywę w kierunku uruchomienia linji zagranicznych, uważając, że flota handlowa niemiecka nie powinna ograniczać swej działalności jedynie do obsługiwania handlu morskiego z portów niemieckich, lecz musi wziąć udział w

transportach morskich pomiędzy obcemi portami.

W chwili obecnej sygnalizowane jest otwarcie przez Norddeutscher Lloyd miesięcznej komunikacji regularnej pomiędzy portami południowo - amerykańskiemi Buenos-Aires, Rio de Janeiro a portami południowo-afrykańskiemi Cap-Town — do Durban Bay włącznie. Na linji tej kursować będą początkowo dwa statki tego towarzystwa. W miarę rozwoju linji przewidywane jest postawienie dalszych jednostek. To samo towarzystwo uruchamia linję pomiędzy wschodnio - kanadyjskiemi portami a Australją, przyczem statki zawijać mają po drodze do portów Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

WYTĘPIENIE ZŁODZIEJSTWA W GENUI.

Jeszcze w latach 1918—22 Genua cieszyła się opinją jednego z najbardziej złodziejskich portów świata. Obliczono, że w tych czasach Genua kosztowała ze swojemi większemi i drobnemi kradzieżami asekuratorów ładunku okrągło 40 miljonów lirów rocznie. Genua stała na czele czarnej listy portów „delikwenckich", z tytułu czego asekuratorzy pobierali z reguły ¼% dodatkowej premji.

Dziś Genua na skutek systematycznej walki ze złodziejstwem, zmieniła się do niepoznania: kradzieże zdarzają się rzadko i przynoszą znikome straty interesentom portu. Tak, w r. 1933 przy ogólnej wartości importu ok. 15 miljardów lirów, skarg do asekuratorów o kradzieże, łącznie z małemi, wpłynęło 84 na ogólną kwotę 48.850 lirów. W okresie tępienia złodziejstwa działały: portowa milicja oraz specjalne lotne oddziały ludzi odważnych i poświęcających się dla sprawy, którzy działali dla ochrony własności i wzmocnienia praworządności i porządku.

PROPAGANDA JEDNOKOTŁOWEGO STATKU.

Czasopismo angielskie „Fairplay" udzieliło ostatnio swych łamów propagandzie budowy statków jednokotłowych. Koncepcja ta polega na zasadzie dalekoidących oszczędności. Istotnie, nie we wszystkich podróżach frachtowych nieodzowna jest duża szybkość. Tymczasem na mniejszej instalacji kotłowej można oszczędzić i eksploatacyjnie i w kosztach budowy. Idea statku jednokotłowego polega na zachowaniu z typowej instalacji: dwa kotły i kocioł pomocniczy — tylko jednego kotła i kotła pomocniczego, przystosowanego również do dawania pary do wprowadzania statku do portu i t. p. Statek jednokotłowy ma i większą nośność i większą pojemność, wymaga również mniejszych maszyn, co daje w kosztach budowy dużego frachtowca o 7.300 t. dw. nośności oszczędności konstrukcyjnej przeszło 1 Ł na tonie d. w. Statek tego typu, o nowoczesnych linjach kadłuba, zapewniających zmniejszony opór wody, z jednym kotłem może dać szybkość 9 węzłów przy 10 tonowej konsumpcji węgla na dobę, jednocześnie zwiększając nośność do 8.000 t. czyli o całe prawie 10%. Różnica na szybkości nie usprawiedliwia rezygnacji z tak dużych oszczędności, tembardziej, że nadwyżka szybkości nie jest opłacana w rynkowej stawce frachtowej. Możliwe jest, że po budowie powszechnej szybkich trampów 3—4 lata temu, wobec przeciągającego się kryzysu i ostrej konkurencji na morzu stoimy przed możliwościami budowy jednokotłowych statków, oszczędnie spalających węgiel. Starzy armatorzy angielscy twierdzą, że ongi żeglugowcy robili interesy przy pomocy powolnych statków.

Fairplay jednocześnie notuje sprzedaż s/s Cedrus, o nośności 7.850 t. dw., zbudowanego w roku 1928 za 65.000 Ł, we włoskie ręce za 28.000 Ł. w zdewaluowanych funtach. Przykład ten wskazuje, jak nisko się dziś szacuje eksploatacyjna wartość zbudowanego kilka lat temu „nowoczesnego" tonażu. Wymagania oszczędnej eksploatacji statków coraz więcej odbiegają od tych, jakim mogą podołać tak jeszcze niedawno zbudowane okręty. Stąd tendencja do rozbiórki okrętów i do wprowadzania nowych, oszczędnych typów.

PROJEKT DWORCA KOLEJOWO — MORSKIEGO W ALGIERZE.

W ostatnim czasie coraz częściej podnoszą się głosy, wskazujące na Afrykę, jako na naturalną rezerwę dla populacyjnej i ekonomicznej ekspansji europejskiej. W związku z dalej sięgającemi perspektywami stoi również olbrzymi projekt centralnego dworca morskiego i kolejowego w Algierze. Projekt dyrektora portu w Algierze przewiduje stworzenie dworca łączącego w jednym węźle komunikację morską z kolejową i drogową wewnętrzną. Rada municypalna Algieru już uchwaliła partycypować w kosztach budowy dworca w wysokości 35 mil. franków.

ZASTĄPIENIE STAREGO „ORIENTU" NOWYM NA SKUTEK POŻARU.

Wśród statków Finska Syd—Amerika Linien, utrzymującej regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Ameryki Południowej jeden, mianowicie „Orient", uległ awarji jeszcze w połowie czerwca r. b. Na redzie w Santos (Brazylja) wybuchł na nim pożar i statek po osadzeniu go na mieliźnie uznany został za niezdatny do naprawy. Zbudowany w r. 1906 należał on do starszych okrętów tej linji.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZANIA TRANSPORTÓW EKSPORTOWYCH W ZAKŁADACH UBEZPIECZENIOWYCH KRAJOWYCH.

Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń powiadomił Państwowy Instytut Eksportowy, że począwszy od dnia 1 września rb. nie będzie tolerowane ubezpieczanie eksportowanych towarów polskich w zagranicznych zakładach ubezpieczeniowych; dotyczy to przedewszystkiem ubezpieczeń transportowych. Za ubezpieczenie w zakładach zagranicznych, nie posiadających zezwolenia na działalność w Polsce, grożą kary przewidziane w art. 100 i 101 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 stycznia 1928 r. o kontroli ubezpieczeń (Dz. U. R. P. Nr. 9 poz. 64) oraz w art. 101 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. Nr. 41 z 1932 r., poz. 413); kary te w myśl pierwszej z wymienionych ustaw wynoszą do 6 miesięcy aresztu i do 10.000 zł grzywny, w drugiej przewidziana jest sankcja skarbowa w postaci 2 proc. opłaty stemplowej od sumy ubezpieczenia. Kary te będą od dnia 1 września rb. stosowane we wszystkich stwierdzonych wypadkach przekroczenia wymienionych przepisów.

Państwowy Instytut Eksportowy w porozumieniu z Państwowym Urzędem Kontroli Ubezp. wyjaśnia obecnie, że zapowiedziane przez ten ostatni Urząd rygorystyczne przestrzeganie powołanych wyżej przepisów w niczem nie będzie utrudniać ani obciążać eksportu. We wszystkich wypadkach uzasadnionych, będzie udzielać zezwoleń na ubezpieczenie w zakładzie zagranicznym komisarz P. U. K. U. w Gdyni p. J. Dereziński (dom „Żeglugi Polskiej"), do którego odpowiednio umotywowane prośby można wnosić również za pośrednictwem P. I. E. W każdym zaś razie będzie firma krajowa wolna od wszelkiej odpowiedzialności, o ile ubezpieczenie transportu zleci maklerowi ubezpieczeniowemu polskiemu. Instytut przypomina równocześnie, że obowiązek ubezpieczania towarów eksportowych w zakładach ubezpieczeniowych krajowych odnosi się również do przesyłek kierowanych przez Gdańsk. O bliższe szczegóły zwracać się mogą zainteresowani do P. I. E. w Warszawie, ul. Elektoralna 2, lub do właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej.

SKONTYNGENTOWANIE IMPORTU WĘGLA W HOLANDJI.

W dniu 28 lipca br. ukazało się zarządzenie Ministerstwa Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące import do Holandji: węgla, koksu i brykiet węglowych. (poz. hol. statystyki 313, 314 i 315). Okres skontyngentowania 15. 7. 34 — 31. 12. 1934 r. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługuje 50% importu z r. 1933, obliczonych według wagi, a nie wartości.

Skontyngentowanie węgla stanowi dla Polski poważny cios z punktu widzenia eksportu, jak to wynika z poniższych zestawień:

	1931		1932		1933	
	Ton	1000 hfl.	Ton	1000 hfl.	Ton	1000 hfl.
Niemcy	6.123.329	68.977	4.617.758	37.155	3.590.129	26.405
Belgja	462.585	7.615	317.547	4.521	326.017	4.529
Anglja	1.735.477	17.233	1.416.915	11.616	1.307.045	10.163
Francja	11.264	209	15.577	289	3.268	58
Polska	*167.986*	*1.475*	*126.677*	*876*	*118.350*	*735*
Rosja	89	2,5	17.287	284	27.632	415
Razem	8.500.731	95.511	6.713.366	54.749	5.372.461	42.304

W I półroczu ub. r. i b. r. import węgla do Holandji kształtował się, jak następuje:

	1933 r.		1934 r.	
	ton	1000 hfl.	ton	1000 hfl.
Niemcy	1.724.635	12.762	1.806.415	10.706
Belgja	140.345	2.022	192.203	1.811
Anglja	591.972	4.633	674.689	4.660
Polska	*53.141*	*331*	*165.024*	*905*
Rosja	141.771	260	—	—
Ogółem	2.527.510	20.037	2.849.666	18.191

Jak z powyższego wynika, jako rok bazowy wybrano rok największego spadku w imporcie węgla — pierwsza połowa b. r. wykazuje już poważny wagowy wzrost importu w porównaniu do tego okresu roku ub., głównie na korzyść polskiego węgla.

Przysługujący Polsce do końca roku bieżącego kontyngent wynosi zatem 27.121.962 kg wartości według obecnych cen około hfl. 148.500 — a że przypuszczalnie byłaby w stanie w drugiem półroczu wyeksportować do Holandji drugie 165 tysięcy ton, wartości ponad 900 tysięcy florenów, strata z tego tytułu wyniesie w drugiem półroczu około hfl. 757.500 t. j. około 2.685 tysięcy złotych, co w stosunku rocznym daje zł. 5.370.000.

Węgiel bunkrowy powyższem zarządzeniem kontyngentowem nie jest objęty.

Eksport koksu polskiego do Holandji rozpoczął się w r. 1933. Stanowił on:

	1933		I półrocze 1934	
	ton	1000 hfl.	ton	1000 hfl.
koks	1.550	8	—	—

Przysługuje nam zatem od 16. 7. — 31. 12. 1934 r. kontyngent na koks w wysokości 355 ton wartości około hfl. 2.000. Ponieważ brykiet Polska nie eksportowała, kontyngentu na ten artykuł nie posiada.

Skontyngentowanie importu węgla do Holandji było zupełną niespodzianką. Aczkolwiek niejednokrotnie krążyły pogłoski o

tem, iż rząd holenderski nosi się z zamiarem skontyngentowania tego artykułu, Ministerstwo Spraw Ekonomicznych zawsze oświadczało, iż pogłoski te nie są uzasadnione.

Według oficjalnej wersji skontyngentowanie węgla nastąpiło celem ochrony kopalń holenderskich, które ostatnio pracowały z deficytem i musiały zwalniać coraz to większe ilości robotników. Presja na rząd ze strony holenderskich zjednoczonych kopalni węgla była rzekomo tak silna, że rządowi nie pozostawało innego wyjścia.

Faktem jest, że nowe zarządzenie zaledwie nieznacznie dotknie głównego eksportera węgla do Holandji, t. j. Niemcy. Niemcy posiadają z Holandją umowę, zgodnie z którą mają prawo wwieść do Holandji w b. r. przynajmniej taką samą ilość węgla, koksu i brykietów, co w r. 1933. Ogólnie przypuszcza się, że identyczne umowy o charakterze tajnym zawarte są z Anglją i Belgją, coby znaczyło, że nowe zarządzenie dotknie najbardziej Polskę.

W niektórych sferach wyraża się zdanie, że wstrzymanie importu węgla z Polski oddziała pomyślnie na rynek holenderski, ponieważ węgiel polski na tym rynku „psuł ceny“.

Nie jest wykluczonem, aczkolwiek o tem oficjalnie się nie mówi, że skontyngentowanie importu węgla ma na celu, w związku z przerwanemi niedawno rokowaniami handlowemi holendersko-angielskiemi, stworzenie nowych możliwości eksportowych dla węgla angielskiego wzamian za pozyskanie w Anglji rozszerzonych rynków zbytu na holenderskie produkty rolne. (P. I. E.)

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W ARGENTYNIE.

Argentyński Urząd Kontroli Dewiz wprowadził nowe utrudnienia przy wydawaniu zezwoleń uprzednich na towary sprowadzane z zagranicy. Powodem wydania tych zarządzeń, według oświadczenia kierownictwa Urzędu, ma być ciężka sytuacja na rynku dewizowym i brak dostatecznej ilości dewiz rozporządzalnych. Zjawisko to jest charakterystyczne dla wszystkich krajów Ameryki Południowej w okresach zmniejszającego się wywozu, które przypadają na drugą połowę każdego roku. Poprawa w wywozie następuje znowu z końcem każdego roku, by pogorszyć się w połowie następnego.

Treść nowych zarządzeń jest następująca: wydawanie zezwoleń uprzednich na zakup dewiz będzie stosowane do tych towarów, które mają przybyć do portu argentyńskiego nie wcześniej, niż przed trzydziestoma dniami od daty wydania zezwolenia uprzedniego i termin tego zezwolenia będzie nie dłuższy niż 120—150 dni od daty jego wydania; w wypadkach wyjątkowych zezwolenie będzie opiewało do 180 dni. Przedłużenia wyekspirowanych zezwoleń nie będą stosowane chyba, że z przyczyn siły wyższej wykorzystanie zezwolenia przez importera było niemożliwe.

Wobec dodatniego dla Argentyny salda obrotów handlowych z Polską, będzie jednak import z Polski traktowany korzystnie o tyle, że w stosunku do Polski zezwolenia będą opiewały w miarę możności do 180 dni.

Nowe zarządzenie spowodowało protesty ze strony organizacyj importerów i Związku Izb Zagranicznych.

Import towarów polskich dozna trudności w wypadkach, gdy polskie firmy z tych lub owych powodów, nie dotrzymały terminów dostaw. Przed wydaniem tego zarządzenia Urząd Kontroli Dewiz prolongował bez specjalnych trudności wyekspirowane zezwolenia uprzednie i w ten sposób sprawa była zazwyczaj załatwiana, importerzy zaś akceptowali przyjęcie spóźnionego towaru. Obecnie sprawa punktualnego zastosowania się do terminów dostawy i terminów zezwolenia będzie odgrywała zasadniczą rolę. Niedotrzymanie tego terminu pozbawi polskiego eksportera możności korzystania z oficjalnego kursu dewiz i w tym wypadku różnica kursowa będzie obciążała polskiego dostawcę z racji jego niepunktualności.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO-FRANCUSKI.

W dniu 10 lipca zawarty został układ, ustalający na trzeci kwartał rb. kontyngenty dla towarów w obrocie polsko-francuskim. Francja przyznała Polsce kontyngenty na: świnie żywe, baraninę, jaja, fasolę, drzewo tarte i ciosane, węgiel, węglan amonu, klej kostny, odzież dla kobiet i dziewczynek, papier niegazetowy, gremplarki i inne maszyny dla przemysłu włókienniczego, naczynia emaljowane, meble gięte i krzesła. Wysokość kontyngentów została w układzie tym ustalona, z wyjątkiem kontyngentów dla węgla dla portów i węglanu amonu, których import nie ulega ograniczeniu.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO-GRECKI.

Zawarty ostatnio układ między Polską a Grecją zakończył stan od dłuższego czasu trwający, gdy Poselstwo Greckie w Warszawie odmawiało legalizowania świadectw pochodzenia dla towarów eksportowanych do Grecji, wskutek czego rynek ten był dla eksportu polskiego niedostępny. Obecnie Polska udzieliła Grecji kontyngentów na szereg towarów, wzamian za co Grecja zezwala na import z Polski: węgla, dykt, tkanin wszelkich, przędzy czesankowej, naczyń emaljowanych, maszyn tkackich, parafiny i bydła rzeźnego. Poselstwo Greckie w Warszawie, rozpoczęło z dniem 28 lipca br. legalizację świadectw pochodzenia dla powyżej wyliczo-

nych artykułów do wysokości kontyngentów w arrangement tem ustalonych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 27 SIERPNIA 1934 R.

BELGJA. Rozporządzeniem ministerstwa gospodarki narodowej wprowadzona została reglamentacja importu mąki i krochmalu z kukurydzy (poz. 576).

BOLIWJA. Rozporządzeniem z dnia 5. 1. 1934 r. wprowadził Rząd Boliwijski obowiązek oddawania przez eksporterów części dewiz uzyskanych za sprzedaną zagranicę cynę Centralnemu Bankowi Boliwijskiemu. Część tę ustalono wówczas na 62 proc. o ile eksporterem był przemysłowiec i 70 proc. o ile nim był kupiec, rozporządzeniem zaś z dnia 5. 2. 1934 r. obniżono na 52 proc. i 58 proc. Rozporządzeniem z dn. 25. 5. 1934 r. wprowadził Rząd Boliwijski taki sam obowiązek przy eksporcie szeregu innych rud metali (miedzi, srebra, ołowiu, cynku, antymonu, bizmutu, wolframu itp.) oraz kory drzewnej, chinowej, kawy, kakao, skór surowych i wełny i ustalił procentowo ilość dewiz, które mają być oddawane, dla każdego z tych artykułów.

BRAZYLJA. W myśl dekretu z dnia 20. 6. 1934 r. mogą wszystkie towary w urzędowej statystyce osobno niewymienione, z wyjątkiem złota i starych metali, być wywożone bez zezwolenia, a uzyskane za nie dewizy sprzedawane na wolnym rynku. Inne towary mogą korzystać z tych samych przywilejów na podstawie specjalnego pozwolenia.

CHINY. Przedłużona została do dnia 31 lipca 1935 r. obowiązująca opłata importowa od wszystkich towarów w wysokości 5 proc. ad valorem.

W dniu 4 lipca br. weszła w życie nowa taryfa celna (patrz w tekście).

CYPR. Dekretem z dnia 16 czerwca 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu materjałów włókienniczych. Z dniem 29 maja 1934 r. podwyższone zostało cło na pszenicę i mąkę pszenną z 2 Ł 9 szyl. 6 pensów na 3 Ł od tony.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 28. 7. 34 wciągnięto na listę towarów podlegających reglamentacji importu pęcherze i jelita, świeże, solone, suszone (poz. 86 tar. celnej czechosł.)

Z dniem 16. 7. 1934 r. przydział dewiz na import surowców włókienniczych będzie miał miejsce jedynie o ile do podania dołączony zostanie odpowiednio wypełniony kwestjonarjusz.

Z ważnością od 28. 7. 1934 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów: poz. 86 pęcherze i jelita, świeże, solone lub suszone (bez opłaty).

W związku z utworzeniem monopolu zbożowego Ministerstwo Handlu ogłosiło z ważnością od 28. 7. 1934 r., że pozwoleń przywozu wzgl. wywozu na niżej wymienione artykuły udzielać będzie jedynie Czechosłowackiej Spółce Zbożowej wzgl. osobom przez powyższą Spółkę do tego upoważnionym.

poz. 23	pszenica (1 proc.),
poz. 24	żyto (1 proc.),
poz. 25	jęczmień (1 proc.),
poz. 26	owies (1 proc.),
poz. 27	kukurydza (1 proc.),
ex poz. 33	mąka i wyroby młynarskie ze zbóż poz. 23 do 27 (1 proc.),
ex poz. 33 i ex 653	śruty wszelkiego rodzaju (1 proc.),
poz. 563 a.	makuchy, także mielone (1 proc.),
ex poz. 563 b.	otręby wszelkiego rodzaju, wyługowane wysłodki buraczane suszone (1 proc.)

ESTONJA. W związku z zawarciem traktatu z W. Brytanją obniżono stawki celne na szereg towarów; powyższą zniżką objęte zostało około 40 pozycyj, taryfy celnej estońskiej; z ważniejszych wyliczyć należy sól stołową 0,03 kr. (dot. 0,04); płyty fotograficzne 0,50 (1); węgiel kamienny — 0,0025 kr. (0,01 wzgl. 0,0025); koks — b. cła (0,02 wzgl. 0,005); lakiery — 1,50 (2,—); blachę cynkową do 1 mm. grubości — 0,03 (0,08) — powyżej 1 mm. — 0,02 (0,03); pilniki i raszple — 0,25 kr. 0,35); nici bawełniane na rolkach poniżej Nr. 60 — 1,50 (3 kr.); tkaniny bawełniane bielone, merceryzowane — 3,30 (3,90); ceratę — 1 kr. (1,60) tkaniny ze sztucznego jedwabiu 30 kr. (33) itp.

FINLANDJA. Na mocy rozporządzenia prezydenta, zabroniony został z dnia 5 lipca 1934 r. import następujących towarów: poz. 34 tar. celnej fińskiej kukurydza; poz. 38 wyka, peluszka; poz. 49 wszelka pasza, która zgodnie z rozporządzeniem z dnia 25 stycznia 1934 r. clona jest jak otręby, poz. 69 siano i słoma, makuchy i orzechy ziemne, poz. 71 pasza wszelkiego rodzaju. Cło na żyto w ziarnach i mielone na okres III kwartału rb. pozostaje bez zmiany.

FRANCJA. Zawarta została umowa o wypłatach i clearingu z Rumunją, przewidująca m. in., że jedynie 60 proc. sum wypłaconych we frankach francuskich pozostawać będzie do dyspozycji wierzycieli rumuńskich.

HOLANDJA. Dekretem z dn. 21 lipca 1934 r. podwyższony został podatek kryzysowy od margaryny, który wynosi 0,50 florenów od 1 kg. od 1 gatunku — — 0,40 od II gatunku i od margaryny czystej niemieszanej — 0,56 flor. od 1 kg. Również dekretem z dn. 22 lipca 1934 r. wprowadzony został podatek kryzysowy od wszelkich olejów jadalnych w wysokości 0,24 guldenów od 1 kg. Rząd holenderski postanowił przedłużyć o jeden rok termin skontyngentowania importu makuchów. Jak wiadomo termin ten ustalony był do 1 sierpnia br., przyczem obniżoną została przeciętna importu od 1 lipca 1931 do 30 czerwca 1933 r. ze 100 na 60 proc. Z dn. 1 sierpnia skontyngentowany został na okres trzymiesięczny import zamków; kontyngent wynosi 70 proc. wagi importu w latach 1932—33.

INDJE HOLENDERSKIE. Rozporządzeniem Rządu został, na razie na okres trzymiesięczny, skontyngentowany import ceramicznych artykułów gospodarstwa domowego. Kontyngent ustalono na 100 proc. importu z r. 1933.

ŁOTWA. Ostatnio wydane zarządzenia wyjaśniają, że dopuszczona do wolnego wywozu przez wyjeżdżających zagranicę suma łt. 15 w walucie krajowej lub zagranicznej przysługuje jedynie podróżnym posiadającym paszporty zagraniczne, nie zaś w małym ruchu granicznym. Pozwolenia dewizowe na import towarów, ważne są obecnie 15 dni zamiast 7 dni; również zaświadczenia na ilość posiadanych dewiz przy przyjeździe ważne są do 15 dni i w tym czasie tą samą ilość można wywieść zagranicę. Ponadto ogłoszono, że towary importowane drogą pocztową lub lotniczą mogą o 5 proc. przekraczać ilości dozwolone do przywozu; przy transportach lądowych i morskich granicę przekroczeń stanowi 2 proc.

NIEMCY. Kierownictwo Centrali Dewiz okólnikiem 80/34 zarządziło, że pozwolenia dewizowe ogólne upoważniają jedynie do zapłaty efektywnemi zagranicznemi środkami płatniczemi, nie zaś wekslami lub czekami płatnemi w kraju. Pozwolenia dewizowe specjalne uprawniające do zapłaty wekslami lub czekami płatnemi w kraju nie będą wydawane. Równocześnie zarządzono, że należności obywateli zagranicznych z weksli lub czeków opiewających w markach nie będą jak dotąd, zapisywane na konto wolne lecz na konta zamknięte.

Z dniem 11 lipca wprowadzone zostały postanowienia specjalnie odnoszące się do przydziału dewiz na import kauczuku. Przydział ten będzie mógł w przyszłości mieć miejsce jedynie na podstawie opinji Centrali Kontrolnej dla Kauczuku w Hamburgu która

wnoszone podania odstępować ma jednak właściwym centralom dewizowym; te ostatnie wydawać będą pozwolenia dewizowe specjalne.

Na skutek zawartego z Francją układu regulującego wzajemne wypłaty wynikające z obrotów towarowych wydała Centrala Zaopatrzenia Dewiz nowe odnośne przepisy. Zapłata za towary importowane z Francji następuje jedynie przez wpłatę w markach niemieckich na konto odnośnego eksportera francuskiego w Banku Rzeszy. Przesyłanie weksli i czeków, jak również zapłata w innej walucie, są niedopuszczalne. Zapłata na konto w Banku Rzeszy może mieć miejsce tylko na podstawie pozwolenia niemieckiego urzędu dewizowego, przyczem pozwolenia te należy w każdym poszczególnym przypadku. Tranzakcje kompensacyjne, w których wyrównanie wzajemnych należności następuje w drodze rachunkowej, są dopuszczalne jedynie w wypadkach wyjątkowych.

Przydział dewiz na miesiąc sierpień ustalono na 5 proc. pozwoleń dewizowych zarówno ogólnych, jak i specjalnych.

NOWA FUNLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 30 czerwca 1934 r. podwyższone zostało cło na naftę surową, olej kokosowy, gazolinę i smary.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Podwyższone zostały cła na koszule, wozy ciężarowe, beczki drewniane próżne, pudełka z tektury itp.

TURCJA. Rozporządzeniem ministerstwa gospodarstwa zniesioną została reglamentacja importu maszyn elektrycznych, do szycia, destylacyjnych itp. poz. 652, 657, 658, 660, 66 taryfy celnej tureckiej.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały zmiany cła i uzupełnienia do taryfy, przyczem podwyższone zostało cło na wozy ciężarowe używane, drut kolczasty, obuwie z płótna żaglowego, dykty.

URUGWAJ. Rozporządzeniem Rządu przepisy dewizowe obowiązujące dotąd zostały z dniem 1 sierpnia 1934 r. nowo unormowane. Eksporterom zezwolono na sprzedaż części dewiz uzysk. za wywiezione zagranicę towary, na wolnym rynku. Natomiast przywóz jakichkolwiek towarów zależny jest od uzyskania zezwolenia (licencji), które będą udzielane w zależności od pochodzenia towaru zgodnie z istniejącemi umowami handlowemi. Importer, który uzyskał zezwolenie na przywóz, musi nabyć dewizy na wolnym rynku; dewizy po kursie oficjalnym przydzielane będą tylko dla pewnych surowców i artykułów niezbędnych.

WĘGRY. Rozporządzenie rządowe Nr. 590 M. E. z r. 1934 wprowadza zakaz przywozu na następujące artykuły:

Poz. węg. tar. celnej	
34	Ryż surowy,
146	Uwaga 3. Ryż nawpół obrobiony do celów polerowania,
ex 160	Proszek mleczny,
ex 313 b)	Naftalina oczyszczona,
507	Tapety papierowe,
525	Wyroby koszykarskie z wikliny,
536	Wyroby koszykarskie z trzciny,
537	Wyroby koszykarskie ze słomy, sitowia, i wszelkich innych materjałów roślinnych,
528	Meble plecione,
727 a) 4	Stal narzędziowa i szlachetna w taśmach walcowanych na zimno,
688	Szkło lane, nie polerowane,
770 d) 1	Folja ołowiana, z wyjątkiem cynowanej, wykrojona lub w inny sposób obrobiona,
771 c) 1	Folja z cyny, oraz ocynowana folja ołowiana,
826	Maszyny narzędziowe do przeróbki żelaza i metali (z wyjątkiem pras, oraz części składowe tychże maszyn,
ex 850	Wszelkie gremple, pierścienie (trawellery),
875	Bicykle z silnikiem,
947	Przybory do palenia tytoniu,
ex 968	Wszelkie odpadki filmowe.

WIELKA BRYTANJA. W związku z zawarciem nowego traktatu z Francją podwyższone zostały stawki celne na przędzę z jedwabiu naturalnego i sztucznego, odpadki z jedwabiu, tkaniny z jedwabiu naturalnego i mieszane.

WŁOCHY. Z dniem 16 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych na mięso (poz. 19), płyty fotograficzne (583), preparaty jodowe nieorganiczne (685), kwas cytrynowy, nasiona oleiste (poz. 711) i oleje roślinne (poz. 125).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Zmiany rozwojowe polskiego rybołówstwa morskiego

Polskie rybołówstwo morskie wykazuje wielką żywotność rozwojową uwidocznioną na zewnątrz w stale powiększających się połowach, przy równoczesnem pogłębianiu się i ulepszaniu techniki połowu, miejsc połowu, sposobów konserwacji, sprzedaży i przeróbki.

Wystarczy porównać tylko kilka cyfr aby przekonać każdego o wynikach postępu budzącego zainteresowanie nawet u obcych. Jeżeli w roku 1927 łowiono rocznie 1.787.000 kg ryb morskich to w roku 1933 cyfra ta osiągnęła prawie dziesięciokrotne zwiększenie, wynosząc 15.932.000 kg. Jeżeli w roku 1921 zastaliśmy 65 statków motorowych, to w roku 1933 cyfra ta dochodzi do 173 statków. Siła motorów tych statków wynosiła w roku 1921 około 800 HP. a w roku 1933 aż 4.885 HP.

Budowa nowoczesnego portu rybackiego w Gdyni pociąga za sobą rozwój handlu i przemysłu rybnego. Obroty rybą morską w Gdyni licząc własne połowy i import ryb morskich wynosiły: w roku 1930 przed wybudowaniem portu rybackiego i Chłodni Rybnej 323.000 kg. osiągając w roku 1933 niewiarygodną cyfrę siedemdziesięciokrotnego wzrostu w postaci 22.657.000 kg. Placówki handlu i przemysłu rybnego na wybrzeżu wynosiły w r. 1928 szesnaście przedsiębiorstw zatrudniających dwieściedziesięć pracowników a w roku 1933 sześćdziesiątpięć przedsiębiorstw o 1.158 pracownikach. Przemysł wędzarniany na wybrzeżu posiadał w roku 1928 siedemdziesiąt pieców i przerobił 605.000 kg. ryb podczas gdy w roku 1933 było czynnych trzystatrzydzieści pieców które przewędziły 2.751.000 kg ryb morskich.

Polskie rybołówstwo morskie wraz z przemysłem i handlem rybnym na wybrzeżu jest tą dziedziną gospodarczą która nie zna kryzysu i której stały i silny rozwój przypada właśnie od chwili panowania kryzysu w Polsce czyli od roku 1930. Tembardziej więc zasługuje ta dziedzina na specjalną obserwację i pieczę tak ze strony inicjatywy prywatnej jak i czynników rządowych, aby nie zezwolić na zahamowanie naturalnego rozwoju.

Należy stwierdzić, że polskie rybołówstwo morskie wyzyskuje w stu procentach bieżące możliwości rozwojowe, mając na uwadze daleki cel jakim jest konieczność wzięcia dużego udziału w wyżywieniu kraju. Tuż obok rolnictwa staje polskie rybołówstwo morskie w walce o wydobycie środków żywnościowych. A dużo jest jeszcze do zrobienia, jeżeli rok rocznie miljony złotych wydajemy na zakupywanie zagranicą ryb morskich.

Polskie rybołówstwo morskie jest tą dziedziną w której setki i tysiące jednostek znajdzie zatrudnienie.

Zmiany rozwojowe obserwujemy w polskiem rybołówstwie morskiem we wszystkich kierunkach. Zasięg rybołówstwa morskiego z czysto przybrzeżnego wychodzi na pełny Bałtyk i na Morze Północne. Flota rybacka ze słabych łodzi i kutrów przekształca się w nowe własne mocne kutry, w nowoczesne parowce rybackie. Polski rybak będzie zawsze najlepszym nabytkiem naszej floty wojennej i handlowej. Polskie rybołówstwo morkie z form dawnych kiedy to rybak sam jest właścicielem statku przechodzi do form nowoczesnych, gdzie flotylla parowców rybackich należy do towarzystwa o dużych kapitałach.

Rybak polski przywozi dziś do portu ryby oczyszczone, wysortowane, konserwowane na statku lodem zakupionym w swoim porcie rybackim. Rybak polski nie wyjeżdża na połów nie wiedząc tak jak to dawniej bywało — czy znajdzie nabywcę i po jakiej cenie na swoje ryby. Dziś większość rybaków wyjeżdża na zamówienie po uprzedniem uzgodnieniu ceny z odbiorcą towaru, a zjawisko to jest bardzo rzadko obserwowane nawet w zagranicznych portach rybackich o stuletnich tradycjach rozwoju.

Dziś rybacy polscy pracujący ciężko na morzu mają to przeświadczenie że walczy się o zbyt tej ryby w najdalszych miejscowościach kraju i że walczy się o rozbudowę urządzeń portu rybackiego w Gdyni, niewystarczających i nie mogących nadążyć za rozwojem rybołówstwa morskiego. Dziś rybacy polscy marzą o swoim samodzielnym porcie nad pełnym Bałtykiem, wiedząc, że przytułek w porcie handlowym jest już zaciasny.

B. SOTKOWSKI

KRONIKA.

— POŁOWY DORSZY NA GŁĘBI GDAŃSKIEJ odbywają się w zależności od miejsca wolnego w Chłodni Rybnej dla zamrażania tych ryb. W dn. 15. 8. przywieziono do portu rybackiego w Gdyni 15.900 kg dorszy. Ryby te zostały złowione przez dziesięć kutrów gdyńskich w ciągu jednego dnia. Rybacy natychmiast po połowie oczyszczają ryby z wnętrzności co gwarantuje świeżość towaru, który po przybyciu do portu rybackiego w Gdyni oddaje się do zamrożenia w Chłodni Rybnej. Mrożenie odbywa się na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych przy temperaturze dwunastu stopni poniżej zera i trwa w zależności dowozu i pory roku od 24 godzin do siedmiu dni. Po zamrożeniu w płaskich skrzynkach otwartych o wadze ryb około 15 kg ułożonych w jednej warstwie, dorszom ucina się głowy i pakuje do skrzyń handlowych. Ryby tak zamrożone mogą pozostać na składzie nawet do dwunastu miesięcy (przy temperaturze osiem stopni poniżej zera).

W dniu 24 sierpnia dowiozły trzy kutry gdyńskie z połowów głębi gdańskiej 6.500 kg dorszy, z czego 4.500 kg oddano do zamrożenia a resztę obrobiono na filety (czyste mięso ryb bez ości). Filety dorszowe będą wysłane na Targi Wschodnie we Lwowie, dla smażarni pokazowej ryb morskich.

— HALA I CHŁODNIA RYBNA ZAMAŁA DLA OBSŁUGI POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO ponieważ pomieszczenia chłodnicze oddane częściowo dla śledzi solonych nie wystarczają dla zamrażania ryb złowionych. Powoduje to dalsze bezrobocie wśród rybaków, gdyż tylko raz w tygodniu i to nie wszystkie kutry gdyńskie, mogą wyjeżdżać na połowy masowe dorszy. Łowi się więc tylko bardzo drobne ilości fląder, kwapów i dorszy dla zbytu na rynku gdyńskim i w Gdańsku, a na masowe połowy dorszy wyjeżdżają rybacy w miarę miejsca wolnego w Chłodni. Okazuje się paląca potrzeba uruchomienia specjalnej zamrażalni ryb mogącej obsłużyć bieżące połowy.

— IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ wykazuje postęp w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego. I tak przez port rybacki w Gdyni przeładowano w okresie od 1. 7. do 18. 8. 1933 r. 6.421 dużych i 4.469 małych przywiezionych przez dziesięć statków z czego sześć statków z Anglji, dwa z Islandji i dwa z polskich połowów na Morzu Północnem. W tym samym czasie roku bieżącego dwanaście statków wyładowało w porcie rybackim w Gdyni 7.384/1 oraz 7.927/2 beczek, z czego 9 statków z Anglji, jeden z Islandji, jeden z Norwegji i jeden z polskich połowów.

Widocznem jest zwiększenie się w roku bieżącym importu śledzi z Anglji, co idzie po linji naszej polityki gospodarczej z Wielką Brytanją, przy równoczesnym spadku importu śledzi z Islandji, co jest wynikiem założonego tam monopolu eksporterów śledzi solonych.

W tych samych okresach wysłano z portu rybackiego w roku 1933 trzydzieści cztery wagonów ze śledziami solonemi, podczas gdy w roku bieżącym ilość wysłanych wagonów podniosła się do siedemdziesięciu trzech.

— ZATARG POLSKICH IMPORTERÓW ŚLEDZI ISLANDZKICH W GDYNI z dostawcami śledzi solonych z Islandji, którzy po utworzeniu się monopolu w Islandji nie chcą wywiązać się z zawartych kontraktów, znajdzie rozwiązanie już w najbliższym czasie. O ile okaże się, że importerzy w Gdyni będą narażeni wskutek zerwania kontraktów na poważne straty to dochodzić będą swych praw drogą sądową. I tak w porcie rybackim w Gdyni, komornik sądowy zajął już partję pięciuset dużych beczek śledzi należących do zagranicznego dostawcy śledzi islandzkich. Nie jest również wykluczonem, że zostanie cofnięte cło ulgowe dla śledzi islandzkich, aż do czasu załat-

wienia tego zatargu, czyli do wywiązania się eksporterów w Islandji z zawartych kontraktów.

W ten sposób zatarg islandzki znajdzie swe szybkie zakończenie, dając nauczkę Islandji (sto tysięcy mieszkańców), że bezkarnie nie można narażać na straty polskich odbiorców, obywateli 33 miljonowego państwa. Zresztą rynek Islandji, dokąd prawie nic nie eksportujemy nie może stanowić dla Polski objektu poważnego zainteresowania.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** nadchodzą już do portu rybackiego w Gdyni. Obecnie czynnem jest w połowach jedyne jedno przedsiębiorstwo „Mewa" posiadające Komisarza Rządowego dla kontroli. Pierwsze śledzie z nowych połowów nadeszły do Gdyni w dniu 17 sierpnia statkiem polskiej linji „Chorzów" w ilości 300/1 oraz 50/2 beczek. Drugi transport wyładowano do magaz. własnego f-y „Mewa" ze statku „Śląsk" w dniu 22 sierpnia br. w ilości 442/1 i 390/2. Wszystkie beczki posiadają nalepione kartki kontrolne: „Konsulat polski komisarz rządowy Komandor Podporucznik Kosianowski". Mimo tej kontroli Ministerstwo Skarbu dopiero po pięciu dniach od nadejścia statku do Gdyni zezwoliło towar ten odprawić celnie. Jak wiadomo Komisarz Rządowy tego przedsiębiorstwa bawi stale w Holandji, co stanowić ma gwarancję, że śledzie te są z polskich połowów zwolnionych od cła. Drugie przedsiębiorstwo połowów śledzi na Morzu Północnem „Mopol" w roku bieżącym zatrzymało połowy, aż do całkowitego wyjaśnienia sytuacji.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH Z ANGLJI W OSTATNIM TYGODNIU** ożywił się znacznie. I tak w dniu 14 bm. statek Liva z portu Peterhead wyładował w porcie rybackim w Gdyni 1.172/1 oraz 566/2 beczek. W dniu 17 bm. s/s Talvadis z Peterhead przywiózł 734/1 i 62/2, a dnia 23 sierpnia statek Boku z Castelbay wyładował 2.511/2 i 597/1. Są to wszystko śledzie szkockie, wysokowartościowe z których większość złożono do komór chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej.

— **CENTRALNA KOMISJA PRZYWOZOWA UDZIELIŁA** na bieżące miesiące zezwolenie na przywóz śledzi świeżych w lodzie drogą lądową z Niemiec w ilości 160 ton dla celów przetwórczych przemysłu konserwowego i wędzarnianego na Górnym Śląsku. Firmy te pomijają stale możliwości skierowania tego importu przez port w Gdyni, zasłaniając się niebezpieczeństwem zepsucia towaru w okresie letnim. Tymczasem praktyka życiowa wykazała wielkie dogodności importu śledzi świeżych w lodzie drogą morską przez Gdynię, korzystających z niższego cła. Obecnie nadchodzą do Gdyni stałe transporty drogą morską śledzi świeżych w lodzie dla potrzeb przemysłu rybnego w Gdyni. I tak w dniu 13 sierpnia s/s Tatti przywiózł 30 skrzyń á 50 kg netto śledzi niemieckich z Hamburga. Dnia 17 bm. statek Christian Russ wyładował również 30 skrzyń, a dnia 20 sierpnia statek Samland miał na pokładzie 60 skrzyń śledzi świeżych w lodzie. Wszystkie te transporty nadeszły do Gdyni w bardzo dobrym stanie. Transport z Hamburga do naszego portu trwa niecałe dwie doby (46 godzin), a śledzie mimo upalnych dni nadchodzą w dobrym stanie umożliwiającym nawet dalszą wysyłkę do kraju. Doświadczenia importu śledzi świeżych przez przemysł rybny w Gdyni udowodniły, że droga morska może i powinna być wykorzystana i przez przemysł rybny wewnątrz kraju. Narzekania odbiorców krajowych na psucie się świeżych śledzi w lodzie importowanych przez Gdynię, miało swe uzasadnienie, ale powód psucia się śledzi leżał w niewykupywaniu wagonów, które musiały nieraz kilka dni pozostawać na dworcach, zanim odbiorca zdołał zebrać pieniądze na wykupienie, czy też czekał na obniżenie ceny przez właściciela towaru.

Należy sądzić, że praktyka życiowa spowoduje nasze czynniki do kierowania importu śledzi świeżych w lodzie w najbliższych miesiącach jesieni tylko drogą morską przez Gdynię.

— **PRZEMYSŁ RYBNY W GDYNI ROZWIJA SIĘ** mając ku temu dogodne warunki. W tych dniach rozpoczęto budowę wędzarni o osiemnastu piecach i fabryki konserw rybnych w porcie rybackim w Gdyni. (Firma B. Feingold mająca w Przemyślu Fabrykę Anglo Scott).

Po otrzymaniu miejsca w porcie rybackim przystąpi do budowy wędzarń Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich i Firma Temporyb.

— **SEKCJA PRZEMYSŁU RYBNEGO PRZY ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI** wykazuje bardzo ożywioną działalność mającą na celu rozwój przemysłu rybnego na wybrzeżu. Do sekcji tej należy większość wędzarń na wybrzeżu, ponieważ poprzedni Związek wędzarń od szeregu lat jest nieczynnym.

Na ostatniem walnem zebraniu „Sekcji przemysłu rybnego" w Gdyni założono protest przeciw zamiarom budowy wędzarni przez Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, obawiając się, że Spółdzielnia Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich mająca dogodny kredyt w Banku Gospodarstwa Krajowego i mająca dostawę szprotów świeżych w swym ręku, utrudni pracę wszystkiem innem wędzarniom na wybrzeżu ze względu na lepsze warunki konkurencyjności. Jednakże obawy Sekcji przemysłu Rybnego zdają się być nieuzasadnione, ze względu na to, że zawsze warunki współpracy dadzą się ułożyć, a nowa wędzarnia w porcie rybackim w Gdyni, którą zamierza wybudować Pol. Zj. Rybaków Morskich stanie się niezbędną placówką przemysłową. W ostatnich miesiącach nasza flotylla kutrów motorowych zwiększyła się znacznie przez co wzrosną połowy szprotów dla przerobienia których potrzebne są nowe wędzarnie.

— **BARWIENIE LODEM ŚWIEŻYCH RYB MORSKICH** stwierdził Państwowy Urząd Badania Żywności w Gdyni, na polecenie Ministerstwa Opieki Społecznej.

Jak wiadomo Ministerstwo to wydało rozporządzenie o barwieniu lodu sztucznego dla odróżnienia go od lodu naturalnego z rzek i stawów. Drugi już miesiąc życiowej praktyki tego rozporządzenia dowiodło, że nie zawsze można go stosować. Pominąć można fakt, że barwienie lodu sztucznego nie znanem jest w żadnym kraju europejskim i innym częściom świata, pominąć też można rozstrząsania na temat czy możnaby znaleźć inny sposób kontroli sanitarnej lodu naturalnego zbieranego w zimie, jednak nie można przejść do porządku dziennego nad faktem, że to samo Ministerstwo Opieki Społecznej wydało uprzednio rozporządzenie o niebarwieniu ryb morskich. Obecnie zaś wydając rozporządzenie o barwieniu lodu, umożliwia się barwienie ryb morskich obłożonych dla konserwacji lodem, co jest sprzecznem z poprzednio wydanem rozporządzeniem.

Badania przeprowadzone przez Państwowy Urząd Badania Żywności w Gdyni, przyspieszą zapewne natychmiastowe wycofanie rozporządzenia o barwieniu lodu używanego dla celów konserwacji świeżych ryb morskich z połowów naszych rybaków.

— **PIERWSZA W POLSCE SMAŻARNIA RYB MORSKICH** uruchomiona w porcie rybackim w Gdyni zakończyła swój krótki — bo półtoramiesięczny żywot. Nie mniej jednak zwróciła ona uwagę przemysłowcom rybnym w Gdyni na ten ciekawy dział pracy i już w nowobudowanych wędzarniach czy fabrykach rybnych przewiduje się wszędzie specjalne miejsca na smażarnie. Oprócz tego opracowuje się specjalny typ pieców smażarniczych dla użytku armji, szpitali itp. dostosowany do warunków polskich. Po szczęśliwem rozwiązaniu tego problemu (obecnie w wojsku niema kuchen dostosowanych do smażenia ryb morskich) propaganda spożycia ryb morskich pójdzie szybko naprzód.

— **RUMUNJA INTERESUJE SIĘ PORTEM RYBACKIM W GDYNI,** skąd odchodzą tranzytem importowane śledzie solone. Podczas ostatniej wizyty Wicem. Roln. Rumunji, zainteresowane sfery rumuńskie zwiedzały port rybacki w Gdyni i warunkami tranzytu dla śledzi solonych. Pana Wicem. interesowały zwłaszcza rezultaty prac Morskiego Instytutu Rybackiego.

Dotychczasowe stosunki handlowe z Rumunją mogłyby rozwinąć się, gdyby ustały ograniczenia dewizowe, co zwłaszcza w handlu śledziowym ma decydujące znaczenie.

— **POLACY Z AMERYKI NAWIĄZUJĄ BEZPOŚREDNI KONTAKT Z GDYNIĄ.** W roku ubiegłym wysłano z portu rybackiego w Gdyni próbną partję małych beczółek ze śledziami solonemi do New Yorku. Był to tak zwany reeksport towaru importowanego do Gdyni i tu przerobionych. Rezultat okazał się zadawalniający, gdyż śledzie te znalazły chętnych odbiorców w naszej Polonji za oceanem. W dniu 24 bm. przybyli kupcy polscy z New Yorku celem zapoznania się na miejscu w porcie rybackim w Gdyni z możliwościami dalszej współpracy.

— **WOJEWÓDZKI KOMITET POMOCY POWODZIANOM** odmówił przyjęcia siedemnastu wagonów śledzi solonych, zepsutych nadających się na nawóz, a zaofiarowanych przez Urząd Celny w Gdyni gdyńskiemu komitetowi. Ta niezrozumiała decyzja komitetu krakowskiego jest tembardziej zagadkową, że tereny powodziowe wymagają użyznienia i ten podarunek z polskiego portu zapewne przydałby się bardzo.

— **ROKOWANIA BRANŻOWE POLSKO-GDAŃSKIE W DZIEDZINIE WYMIANY** produktów i przetworów z ryb morskich, toczyły się w dniach 20 i 21 sierpnia w Sopotach. Na posiedzeniach tych uzgodniono sporne kwestje tak, że zakończenie i podpisanie umowy branżowej oczekiwane jest w najbliższym tygodniu.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	28. 8.	1. 9.	5. 9.	—	8. 9.
Cieszyn	4. 9.	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 28/29. 8. s/s Annelise — z Gdyni 6/7. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	27. 8.	1. 9.	29. 8.
Irene	3. 9.	8. 9.	5. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 29/30. 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6/7. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 1. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 29. 8.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 4/5. 9. s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Visby

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 1. 9. s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 5. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm z Gdyni 1. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 25. 8.

s/s Minos — z Gdańska 1. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 1. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	28. 8.	1. 9.
Rudolf	1. 9.	4. 9.
E. Russ	4. 9.	8. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Boer — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.
s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Bella — z Gdyni 31. 8.
s/s Taeran — z Gdyni 7. 9.

s/s Chorzów — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 31. 8.
s/s Śląsk — z Gdyni 4. 9. — z Gdańska 7. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	27. 8.	29. 8.
Fortuna	30. 8.	1. 9.
Elin	3. 9.	5. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	28. 8.	31. 8.	7. 9.
Śląsk	4. 9.	7. 9.	14. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 27. 8. — z Gdańska 29. 8. s/s Condor — z Gdyni 6. 9. — z Gdańska 8. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 28/29 8. s/s Theseus — z Gdyni 4/5. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 28. 8. — z Gdyni 30. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 4. 9. — z Gdyni 6. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 29. 8. — z Gdyni 30. 8.
s/s Lwów — z Gdańska 5. 9. — z Gdyni 6. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 31/8.—1/9. s/s Majorka — z Gdyni 7/8. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — 9/10. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Polska Agencja Morska

s/s Alfa — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 30. 8.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Mansuria — z Gdyni 27/28. 8. s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 8. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 2. 9. s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 5. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Helacles — z Gdańska 7. 9. — z Gdyni 5. 9.
s/s Equator — z Gdańska 20. 9. — z Gdyni 22. 9.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — 25. 8. s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9. s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 16. 8.		s/s Scanyork — 29. 8.
s/s Scanmail — 23. 8.		s/s Scanmail — 5. 9.
s/s Cliffwood — 13. 9.		s/s Cliffwood — 26. 9.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.
s/s Capella	28. 9.	1. 9.	5. 9.	—	6. 9.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	25. 8.	28. 8.	1. 9.
Rudolf	29. 8.	1. 9.	4. 9.
E. Russ	1. 9.	4. 9.	8. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	8. 9.	11. 9.	15. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 25. 8.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 1. 9.
z Rotterdamu — s/s Bella — 27. 8.
z Rotterdamu — s/s Taernan — 3. 9

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Elin	28. 8.	3. 9.	5. 9.
Condor	1. 9.	6. 9.	8. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. 8.
z Antwerpji — s/s Irisen 7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 8. 9. — w Gdyni 17. 9.
z Antwerpji — s/e Condor 30. 8. — w Gdyni 6. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	6. 9.	10. 9.	12. 9.	15. 9.
Irene	30. 8.	3. 9.	5. 9.	8. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	23. 8.	26. 8.	28. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	30. 8.	2. 9.	4. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	23. 8.	26. 8.	29. 8.
s/s Lwów	30. 8.	2. 9.	6. 9.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Lagaholm		8. 8.	15. 8.	21. 8.	15. 9.
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Equator	24. 7.	27. 8.	29. 8.
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8.	8.	16. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wychodzi z Casablanca 20/25. 8. — oczekiwany z Gdyni 12. 9.